

## A NAGY HÁBORÚ

# A rendíthetetlen mérnökkatona

Szöveg: Buza Péter, fotó: Sebestyén László

„Első dolog volt gondoskodni az egészségről: ha szabad volt nyáron a Jeniszeire lemenni, azt sohasem mulasztottam el. A szellemi foglalkozást az orosz nyelvvel kezdtem, de megfelelő tankönyvek hiányában abba kellett hagyni, és áttérni a franciára. Tömegekben gyártottam tisztársaimmal kép- ill. tükörkereteket és dominójátékokat. Az értékesítésről hadifogoly-ügynökök gondoskodtak. A túlhajtott munka helyébe a rendszeres 8 órás munkaidő lépett, a hivatalos gyenge ebédek mellett bőséges vacsorákat ettünk: hétvezértokányt és hasonlókat, tortákat, stb.” Idézet ez a néhány sor Zámor Ferenc visszaemlékezéséből. Amelyből bőven citálunk még, hogy unokájára, Zimányi Magdolnára is hallgatva, elmeséljünk egy példás történetet.



Zimányi Magdolna kezében a nagyapja, Zámor Ferenc által szibériai hadifogságban készített, onnan hazahozott képkeret. A fényképen Zámor Ferenc leánya, Magda látható

– Nagyapám családjából az első ismert ős, az ő nagyapja, a talán lengyel elszármazású *Zsabokrszky Antal*. A csehországi Reichenauban élt, zselléreként. *Vencel* nevű fia hűszévesen, 1827-ben került Bazinba, vándorló suszterlegényként. Ott ragadt *Barts Kristóf* cipész műhelyében, elvette a mester leányát, *Katalint*, itt született 1843-ban *Ferenc* fiuk, akinek személyében elindul a família a városi polgárrá válás útján. S mindjárt egy csúcsteljesítménnyel. A Pozsonyban, a jogakadémián diplomát szerző ügyvéd már Bazinban is magas hivatali tisztségeket tölt be, s mire 1914-ben, a pécsi ítélőtábla bírójaként, nyugdíjba vonul, nagy tekintélyű tanácselnökként búcsúztatják. Szűk három évtizeddel később a verandáról egy nehéz fotelt cipelne be a nappaliba. Elbotlik. Combnyaktörés. Kilencvenkilenc évesen, 1942-ben kísérik utolsó útjára a dél-dunántúli nagyváros temetőjébe. – Így foglalja össze anyai felmenőinek történetét *Zimányi Magdolna*.

### Fegyvergyakorlattól a fogságig

„Nem voltam még 6 éves, mikor az első elemibe beírtak. Éretlen voltam, ami végighúzódtott mind a négy osztályon úgy, hogy a 4. osztályt meg kellett ismételnem, ami helyes volt. (...) 1888-89-ben Pozsonyban végeztem az első reáliskolát, nem gimnasiunot, mert Apám már kis koromtól kezdve mérnöknek szánt. 1889-ben Apám táblai kiségtő bíró Budapesten, a család Budán a Jégverem-utcában, a Duna partján talál lakást. (A Fő utca 8. szám alatti Reutter-házzal van szó, ahol *Divald Károly* fényírdájának pesti irodája is működött - B. P.) A II. ker. reálba jártam a 2. és 3. osztályt, a fizikatanár laboratóriuma erkélyén minden nap délben egy kis ágyú elsütésével jelezte a budaiak-



Zámor Ferenc feleségével és leányával, Magdával 1910 körül

nak a pontos időt. (...) sikerült (...) 1901. júniusban (...) a gépészmérnöki oklevelet megszerezni. Tanulmányaim mellett a labdarúgásban is élénkebb részt vehettem. Amikor valamennyire belejöttem, a Műegyetemi F.C. II. csapatának a kapitánya voltam, az utolsó időben pedig az I. csapat hátvédje. 1901 tavaszán két osztrák csapatot 3:1, ill. 3:0-ra megvertünk. De 10:0-ra kikaptunk az első, Magyarországon járt angol csapatától, a Richmond F. C. csapatától. Ez a mérkőzés annyira kimerített, hogy a félidőben egy egész citromot mindenestől megettem. (...) Az önkéntes év alatt nagy gyakorlaton vettem részt, melyben Pécsről a Balaton és

Székesfehérvár érintésével gyalog jöttünk fel Budapestre. Útközben a fehérmegyei Sós-kút előtt áthaladtunk Pusztá-Zámor nevű településen. Innen a magyarosított nevünk. (...) 1908 aug. fegyvergyakorlaton voltam Hercegovinában. Bilekben kezdtük, Nevesinjében folytattuk. Az utolsó 3 napon táborozással egybekötött harci gyakorlat volt. (...) Éjjelre előrsre voltam kirendelve, ahol az „ellen-ség” ugyancsak korán felzavart a kevés alvástól. (...) Az előrs velem volt katonái a kétnapos harctól elfáradva leheveredtek, és példájukat követve néhány lépéssel előre magam is lefeküdtem. Elaludtam, és egy pásztor tilinkójának hangjára ébredtem fel. Körülnéztem. Nem látok senkit! (...) az egész dandárral parancsnokokkal együtt ugyanaz történt, ami velünk.”

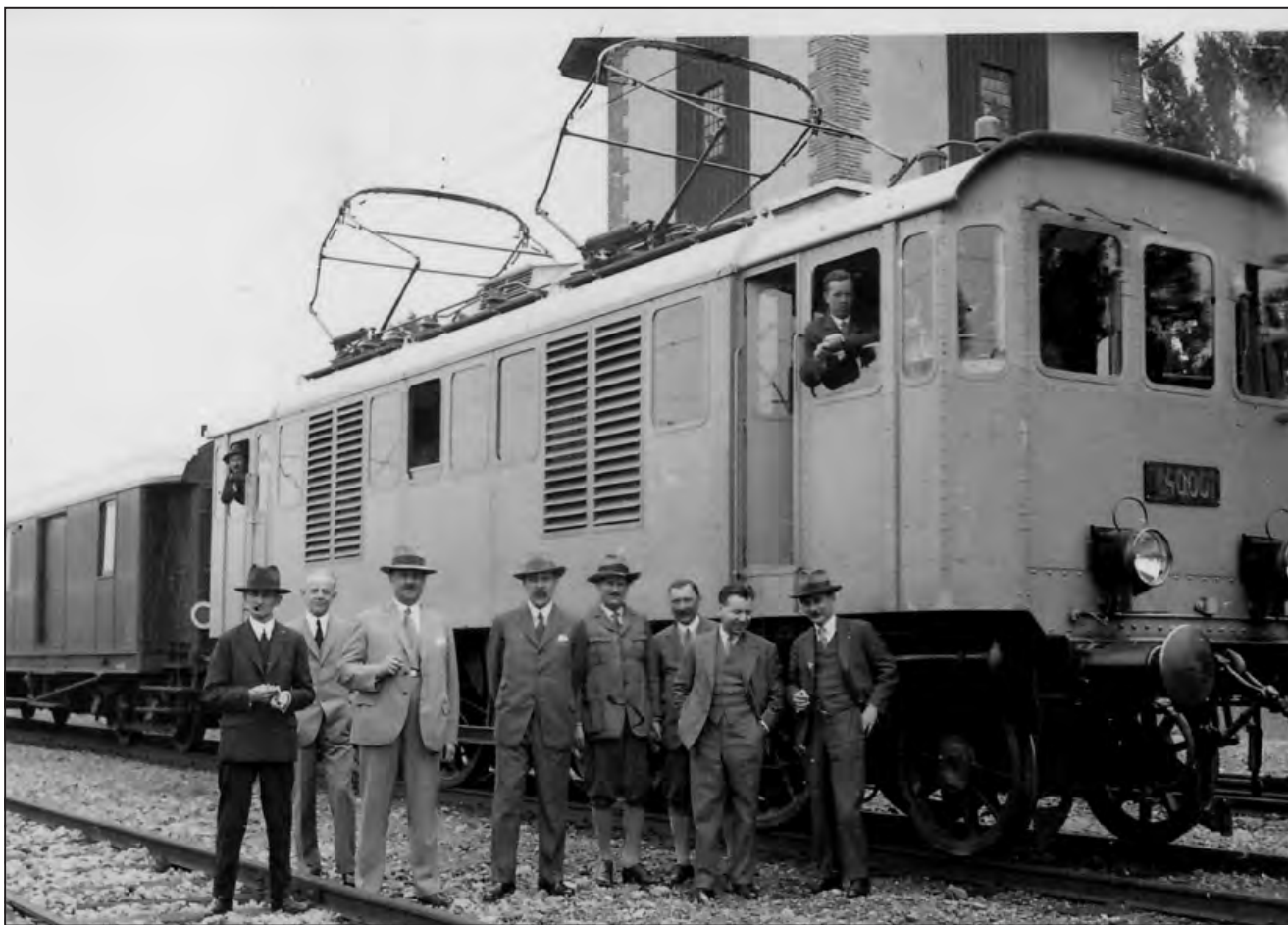
– Nagypám sorsában a huszadik század első évei hoztak döntő fordulatot hoztak. 1904-ben egy farsangi bálon kérte meg Rédey Erzsébet kezét. 1905. május 6-án megtartották az esküvőt is. S miután május végén a Ganz Vagon véglegesítette alkalmazotti kinevezését, minden feltétel adott volt, hogy első, Baross utcai közös lakásukban berendezkedjenek. 1907-ben megszületett édesanyám, Zámor Magda. Akkor már mint a vagonszerkezési részleg főnöke dolgozott a vállalatnál, de se akkor, se később nem érdekelte a rang. Le írja memoárjában: arra gyanakodott, hogy a család barátja, az ország egyik főerdésze, Tribus Gusztáv járta ki neki ezt a hivatalt, mert hogy együtt vadászott Asbóth Emil-lel, a gyár vezérigazgatójával. Főmérnök volt 1910-től, a háború után már igazgató-helyettes, 1928-tól igazgató. 1943-ban kormányfőtanácsos is – aminek főleg a nagymama örült. Nagyságos asszonyból méltóságos asszony lett. Gyerekkoromban

egyszer valamelyikünknek szeget ütött a fejébe persze, hogy a nagypapa gyárigazgató. Rá is kérdeztünk. Mesével válaszolt: a Ganzba beköltözött egy oroszlán. Az első héten felfelt egy igazgatót. A másodikon egy másikat. Jutott egy a harmadik hétre is. Senkinek nem tűnt fel semmi. De amikor a negyedik héten az üzemi konyha szakácsnőjét ette meg, mindenki észrevette, hogy nagy a baj. Le is lőtték a fenevadat. Egyszer, kamaszlányként, arra is rákérdeztem, miért nem vállalt soha semmiféle szakmai-közéleti szerepet? Miért tartott olyan kevés előadást? És műszaki alkotásairól, mondjuk például az e tekintetben is a csúcsot jelentő Árpád motorvonat-család körüli szerkesztői-tervezői bravúrjairól miért nem publikált sokkal többet, mint amennyit? Sohasem akartam a saját személyemet előtérbe tolni – válaszolta. Nem én vagyok az, a munka a fontos. 1914 augusztusában elérte őt is a mozgósítás. Népfelkelő csapatok mellé beosztott mérnöként vonult be a kaszárnyába, Pozsonyban. Przemysl felé indult a csapatával. A várat a védők 1915 márciusában feladni kényszerültek. Orosz fogságba esett.

„...szekérkaravánnal indultunk a Volgának Tetjusi nevű kikötőjéig. Fél napig vártunk, amíg sötét éjjel lett, akkor jelent meg a folyón egy, a mi folyami fogalmaink szerint óriás kivilágított hajó. (...) Szizrán-nál (...) kihajóztak (...) Itt személykocsikba raktak, és vittek két hétig Krasznnojarszkba. (...) Ebben a kényszerű szibériai tartózkodásban foglalkozásról kellett gondoskodni, ami elterelje az ember gondolatait a vigasztalan állapotról. (...) Első dolog volt gondoskodni az egészségről: mindennap reggel körül sétáltam a tábor, ami kb. egy óra hosszat tartott, és mindenféle időjárás-

A Ganz Waggongyárban gyártott, Zámor Ferenc és munkatársai által Egyiptom számára tervezett motorvonat próbaúton a sivatagban, 1937-ben





Zámor Ferenc a Budapest és Hegyeshalom között közlekedő, a Ganz gyár által szállított V40 típusú Kandó-mozdony próbaútján, 1932 körül. Zámor Ferenc balról a második (kalap nélkül), balról a negyedik pedig Verebélj László műegyetemi professzor

ban megtettem télen és nyáron. Ha szabad volt nyáron a Jeniszeire lemenni, azt sohasem mulasztottam el. (...) A part mellett úsztam ár ellen egyfolytában ezer tempót. Mikor ez már fáradtság nélkül ment, akkor átúsztam a folyót oda és vissza. – A szellemi foglalkozást az orosz nyelvvel kezdtem, de megfelelő tankönyvek hiányában abba kellett hagyni, és áttérni a franciára, amelyre otthon inkább szükségem lesz. Két év alatt elég nagy tökélyre vittem. Folytattam az angollal (...) Krasznajarszkból azokat a hadifoglyokat, kik önként jelentkeztek, kelet felé szállították már októberben. Én nem mentem, (...) nyugat felé akartam haza kerülni. Hogy meginduljak, és közelebb jussak haza, vagonspecialistának jelentkeztem a hadsereg parancsnoknál, és kaptam egy ukázt egy oroszul jól beszélő bajtársal együtt Jekaterinburgba az Uralban. 1920. április 25. indultunk egy havas viharos éjszakán. Küldetésünk olyan fontos volt, hogy külön tyepluskát (fűthető teherkocsi) bocsátottak rendelkezésünkre, amellyel eljutottunk Jekaterinburgba. (...) Néhány napi várakozás után to-

vább küldtek rendeltetési helyünkre: Nizsni Tagilba (...) Feladatomban itt egy új vagon-gyár tervezése volt, évi 12 000 teherkocsi gyártására. V. 8.-VI. 23.-ig elkészültem a munkával, és ráadásul még a gyártandó teherkocsi tervét is elkészítettem. (...) Ekkor már kezdtek összeszedni a hazaengedhető hadifoglyokat. Invalidus vizsgán én is szállításra alkalmasnak bizonyultam. (...) Egy zsák kenyérral felszerelve indultunk először a gyűjtőállomásra, Jekaterinburgba, majd VII. 7. Pétervárra, ahova VII. 16. érkeztünk meg. (...) Szeptemberben kezdett a szökés lehetőségének a híre járni. Egy Rino-Sino nevű falut mondtak, ahol egy orosz vállalkozik arra, hogy átvezeti az embert a határon. A gyárban elláttam magamat minden szükséges igazolvánnyal, hogy Jamburg határállomásig utazhassak úgy, mintha élelmiszerért mennék, amiben a gyárfőnökség szívesen segített. (...) November 19-én, feleségem névnapján elfogtak, és én a határfaluban a fegyveres kísérelő elöl is szökni próbáltam. (...) A foglyok sűrűn váltakoztak, csak engem felejtettek ott, míg végre 4 hét után magam

jelentkeztem kihallgatásra. Az eredmény kellemesen meglepő volt, (...) szabadon bocsátottak (...) Következő nap (XII. 17.) más társ nem akadt, magamnak kellett a lehetőségek iránt tájékozódni. (...) Kellemes, enyhe szélcsendes idő volt, borult holdvilágos éjszaka. Az irányt az utam-mal párhuzamosan futó vasútvonal táviró drótjainak csendes zúgása adta meg. A bokros havas terepen ember taposta ösvényen jártam már 5 óra felé, amikor spanyol lovasokból készült drótakadályhoz értem. (...) Azt képzeltem, hogy az első drótakadály az oroszoké, a másik pedig az észteké volt, én tehát már Esztóniában vagyok, és a nem messze álló kivilágított barakkban jelentkezni kell. Azonban mégis jobb lesz erről egy kis körüljárással meggyőződni. Elindultam balra, és néhány lépés után beleütköztem az igazi határ-drótakadályba: 3 méter magas, ugyanilyen mély drótfonat, és a tőle néhányszor 10 lépés távolságra egy őrtorony. Gondolkodás nélkül a földre vágtam magamat, és áthempergöztem a drótok alatt a másik oldalra! Ezzel megszabadultam a 6 évig tartó hadifogságból."

## Karrier – a következő háborúig

– Igazi alkotói és gyárvezetési karrierje a húszas évek elején kezdődött. Legtöbb szabadalma, mérnöki és kereskedelmi teljesítményének java a két háború közötti időszakhoz kapcsolódik. És abban a szabadulásától a második világháború kitöréséig terjedő bő tizenöt esztendőben beutazta a fél világot. Üzletkötésekkel térve haza a legtöbb útvjáról. Pontos beszámolóiban számolt el – de csak szigorúan magának – kivételes sikereiről: „Első nagy export munkánk 70 villamos kocsival Hollandiába ment (első vasvázas kocsi Európában), aminek én sok szép utazást köszönhettem 1922–24-ben. (...) Jártam többször Hágában, Amsterdamban, Harlemben és kapcsolatosan Kölnben és Nürnbergben. A szállított kocsikkal olyan nagy megbecsülést szereztünk a magyar névnek és iparnak, hogy évek múlva, többek között még a háború után is minden lehető alkalommal barátságos üdvözléseket hoztak nekem a kint jártak. Amsterdam különösen érdekes volt nekem koncentrikus csatornarendszerével, melynek mintájára alapította Nagy Péter cár Szentpétervárt, melyet 1920-ban láttam.”

Néhány évvel később: „1926-ban a Beszkárt-tal nagy európai tanulmányúton vettem részt, hogy eldöntsük, hogy a beszerzendő új villamos kocsik milyenek legyenek (Drezda, Lipcse, Berlin, Amsterdam, Haarlem, Düsseldorf). Középbéjártú kocsik lettek az én javaslatomra és 15 évig uralkodtak.” Ugyanebben az esztendőben: „A gyár terveim alapján vicinális vasúti szolgálatra motorkocsikat kezdett gyártani. A MÁV-nál az ügy referense Mattyók Géza jó barátom volt, egyesült erővel sikerült a motoros üzemet annyira fejleszteni, hogy minta lett belőle. Ezzel igyekeztem a gyárnak foglalkozást szerezni. Sikerült is néhány kocsit Belgiumban, Jugoszláviában, Lengyelországban, Itáliában és Spanyolországban eladni. Az export érdekében végigutaztam sokszor Belgrádot, Imolát, Milanót, Torinót, Barcelonát, Madridot, Párist, Krakkót, Varsót, Kاونast (Litvánia), de nagyobb eredményt csak Romániában, Bucarestben tudtam elérni. A Román Államvasutaknál motoros próbaüzemet rendeztünk be, mely meggyőzően hatott, és ebből sokmillióssá állítások származtak.”

– 1927–28-ban többszöri svájci tárgyalásokkal alapozta meg a budai fogaskerekű vasút villamosításának programját. A húszas évek legvégén kezdett dolgozni – a világválság évkörében, ami-

kor minden kereskedelmi akció az olcsó megoldások preferálására intette volna a konstruktöröket, tervezőket –, a nagybességű luxus motorkocsi prototípusának kidolgozásán. És a harmincas évek első felében meg is született az Árpád-motorvonat család, jelentős üzleti sikert hozva a Ganznak. 1934 és 37 között jó néhányat eladott a cég ezekből a járművekből elsősorban Egyiptomnak. Paradox módon nagyapám kivételes kereskedelmi intelligenciájának köszönhető, hogy a „szocializmust építő” Magyarország sokkal később, az ötvenes években újra szállíthatott ide Ganz-motorkocsikat.

Utolsó nagy üzleti útja a tengeren túlra vezetett: „1938. november végén került sor életünk legnagyobb utazására Délamerikába. Buenos Aires szépen épült tiszta európai város, melynek utcasöpőri fehér köpenyben dolgoznak. (...) Még decemberben (...) indultunk Patagoniába, ahol Ganz motorvonat vitt minket homoksvatagon át, egy gyönyörű fekvésű tóhoz, a San Carlos de Bariloche-nál kezdődő Nahuel Huapi-hoz. [innen] indulhattam Mendoza felé ahol az Andokat átszelő Transandino vasút induló állomása van, ill. volt. Ez a hegyi vasút 3500 m magas hágón vezetett át Chilébe az Andok legmagasabb hegyei között. Az újra építendő pályára kellett a gyárnak motorvonatokat szállítani. 1939. július 1. az Asturias angol hajón elindultunk hazafelé, ahová a Neptunia hajón Triesten át július 27-én érkezünk meg.”

Most az oroszok jöttek el Zámor Ferenchez, s nem ő kényszerült az orosz Szibériába: „A gyár egy évi határidővel nyugdíjba küldött, de már 1945. máj. 1. felmentett a szolgálat alól, amit nem bántam, mert csak jóvátételi szállítások voltak. Törődhettem lakásunk helyreállításával. 1939-ben tőkebefektetésnek vettem egy briliáns fülbevaló párt, amiért 600 dollárt kaptam, és ebből helyre állítottuk a mi lakásunkat. Magam tavasszal és nyáron időm nagyobb részét Ókúton a gyümölcsös ápolásával töltöttem, míg 1948 aug.-ban alacsonyabb ellenőrző szolgálatra be nem hívtak, ami 1950 aug.-ig tartott. Ekkor az építendő új mély földalatti vasút tervezéséhez hívtak meg. Mikor ennek építése 1954 elején megszakadt, átkerültem egy egész tervező csoporttal a MÁV tervező vállalathoz, ahonnan (...) 1957. jan. 25. véglegesen nyugdíjba kerültem.”

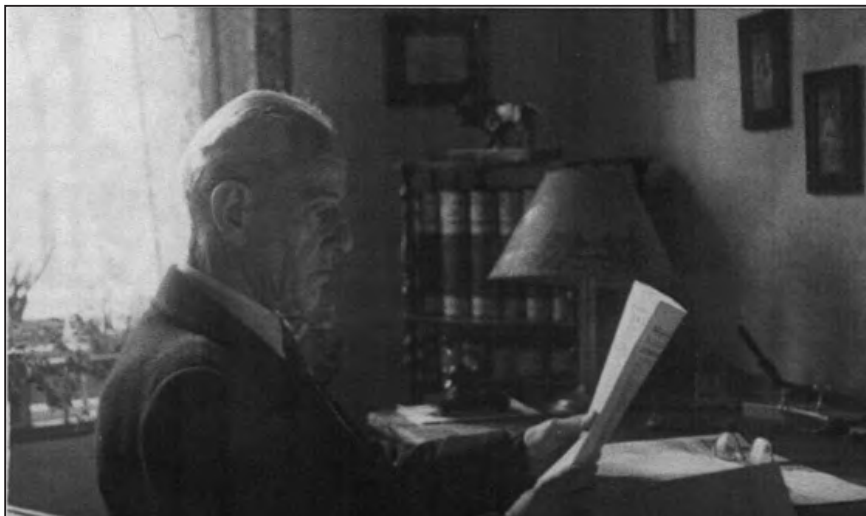
A mérnök úr ebben az esztendőben töltötte be a nyolcvanadik életévét.

## Okosan is lehet...

– Rendszeresen jártunk kirándulni, vízitúrákra a Duna-kanyarban, Visegrádon volt nyaralónk. Ez ma is a családé, nagyapám vette 36-ban. Aktív víziéletet éltünk, kiel-boatunk volt kettő, Nagymarosnál kikötőtünk, megettük a szendvicseket, úsztunk, ő közben elevezett felfelé a folyón. Bő három óra múlva ért vissza, sose piknikezett velünk. De nem volt az a benyomásom egy pillanatra sem, hogy ilyenkor éppen sanyargatja magát. A Jenyiszejben is biztosan a túlélésért úszott. Önkínzásból nem csinált semmit. Ő volt az az ember is, aki úgy gondolta, hogy a hadifogság idejét el lehet hasznosan és értelmesen tölteni, nyelveket tanult, edzette magát, asztalosműhelyt szervezett, régi és szerzett tudását folyton-folyvást gyakorolta: „...1936-ban előnyös vétel kínálkozott (ma Fő u. 4.) egy igényeinknek megfelelő kertes dunaparti házra, és így ebben az évben laktunk először saját házunkban. A következő évben bővítettük és tutajt tettünk a Dunára két csónakkal, melyek a megszorodott család igényeit is kielégítették. A gyerekek korán megtanultak úszni és evezni. (...) Az őszi, téli és tavaszi hónapokban vasárnaponként kirándultunk a budai hegyekbe, a Farkasvölgybe, Sváb-, János-, Hárs- és Hármashatárhegyre, a Hívősvölgybe, Petneházy rétre, és mindig ebédre betértünk a legközelebbi vendéglőbe.”

– Racionális, tiszteletet parancsoló személyiség volt. Tekintélytartó, de kedves nagyapa. Nem vittek nagy házat. Egy-két családdal összejártak. Több nyelven is olvasott, bérletük volt a Nemzeti Színházba, érdekelték az utazások, a kirándulás. Be-

Az általános gazdasági-kereskedelmi sikertelenségben, már ami a Ganz üzletmenetét illeti ezekben az esztendőben, közrejátszott egyrészt a harmincas évek elején uralkodott általános világgazdasági válság, másrészt a cég vicinális motorkocsi típusának szerény adottságai, ami miatt nem feleltek meg az európai igényeknek. Ilyen körülmények között, mondhatni ezek ellenére, mégis sikerült megalkotni a nagy Árpád gyorsmotorkocsit (sínautóbusznak nevezte a köznyelv). A MÁV megrendelésére hét épült ebből a büszke járműből. A sorozat az Árpáddal kezdődött, 1940-ig forgalomba állították még az Elődöt, a Hubát, a Tást (ez a jármű maradt meg, ma a Vasúttörténeti Park egyik remek látványossága). Ekkortól aztán a vasúti keresztzülők a vezérekről áttértek a királyokra: Szent István, Szent László és – végül – Mátyás következett.



Zámor Ferenc otthonában nyugdíjas korában. Előtte a falon függő képek a hadifogságban általa készített keretben

osztással és nagyon okosan gazdálkodott: *melyekben fekvő pénzt a háború elértéktele-  
„Volt 1930-ban kötött két életbiztosításunk, nedéssel fenyegette, amiért azt valami tartós*

értékre kellett átváltani. (...) a pénzt városi ingatlanba vagy aranyba fektetni nem volt tanácsos, maradt tehát a föld, ami, ha bombalukat fúr is bele, föld marad. Ilyen megmondolással 1941 tavaszán vettünk a Visegrád felé útba eső Szentendrén az Ókúti dűlőben 9000 n. öl szántóföldet (...) a felét bekerítve – 550 Jonathán és Starking csemetével – almást létesítettem. (...) Szabadságaimat az almás fejlesztésére, a fák metszésére használtam fel. (...) Miután 1948-ban újra munkába álltam a gyárban, a gyümölcsöst bérbe adtam a szentendrei termelészövetkezeti csoportnak, mely azt elhagyott földként államosításra ajánlotta fel. Hosszas huza-vona után nagyobb részét sikerült visszakapni (...) Kb. 3 hold még eladatlan.”

Zámor (Zsabokrszky) Ferenc, tizenkilenc nappal az után, hogy idáig jutott élete feljegyzett történetében, 1960. június 14-én szívszélhűdésben váratlanul meghalt. ●

## Géza utcai anziksz

Gács János – Vadász Ágnes

A rövidke lipótvárosi Garibaldi utca sok változáson esett át alig több mint egy évszázad alatt. Házaihoz vagy azok elődjeihez érdekes történetek kapcsolódnak. Ezek némelyikének próbálunk utánajárni.

A török kiűzése után egy egész évszázadra volt szükség ahhoz, hogy Pest gazdasági fejlődése annyira erőre kapjon, hogy a város szűknek érezze a közép-

korból itt maradt városkapukat és -falakat. A városi tanács 1789. június 20-i ülésén döntött a Váci kapu lebontásáról. A bontási határozat évében elkészült

Pest egyik legelső városfejlesztési terve, Schilson János munkája, amelyen. már szerepel a mai Garibaldi utca nyomvonala. Egy 1838-as szép kivitelű térkép-

A Géza utca 1897 körül

